



**CONSEIL DE L'ENVIRONNEMENT POUR
LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

AVIS

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du xx/xx/2020 fixant des conditions générales d'exploitation applicables aux parkings

Demandeur	Ministre Alain Maron
Demande reçue le	9 juillet 2020
Avis adopté par le Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale le	16 septembre 2020

Préambule

Le Conseil de l'Environnement (ci-après « Le Conseil ») est particulièrement satisfait de pouvoir reprendre, depuis août 2020, ses travaux et de pouvoir assurer à nouveau ses missions, et notamment sa mission de remise d'avis au Gouvernement. La désignation d'un nouveau Président, la mise en place d'un nouveau Secrétariat ainsi que la désignation de nouveaux membres permettent la reprise progressive des activités du Conseil de l'Environnement.

Ce projet d'arrêté transpose partiellement la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique. Il vise à fixer les conditions techniques d'exploitation (installation et gestion) applicables aux parkings, et ce essentiellement en matière de protection du public, de ventilation et de qualité de l'air intérieur. Il répond également au souhait, mis en évidence par EasyBrussels, d'une clarification des règles applicables aux entreprises.

Selon le Gouvernement, il s'agit de poursuivre une vision déjà existante.

Avis

1. Considérations générales

Le Conseil prend acte du projet d'arrêté comme document technique mais il aimerait, dans le futur, pouvoir se pencher plus intensément sur l'avenir de la mobilité à Bruxelles. Plus précisément, **le Conseil** identifie trois questions de base à laquelle il va falloir s'atteler.

- Faut-il augmenter ou diminuer (par exemple, par le télétravail et la dynamisation des quartiers) la mobilité ?
- Comment organiser les différents types de mobilité (transport en commun, mobilité individuelle et partagée), avec des garanties pour les entreprises, personnes à mobilité réduite, ... ?
- Quelles sont les sources d'énergie à utiliser pour la motorisation de la mobilité à Bruxelles ?

Pour pouvoir approfondir ces réflexions, **le Conseil** souhaite profiter de l'apport et des discussions qui ont déjà eu lieu à ce sujet, en particulier dans le cadre du plan Good Move. Néanmoins, **le Conseil** désire communiquer quelques pensées dans les considérations générales de cet avis.

Le Conseil constate que les dispositions environnementales prises dans ce projet d'arrêté (notamment en matière de qualité de l'air) sont principalement destinées à assurer la sécurité et la salubrité du public. Cependant, elles ne préjugent en rien des obligations en la matière qui sont énoncées par le Code du bien-être au travail pour les travailleurs qui seraient amenés à y exercer leur fonction. **Le Conseil** suggère donc d'élaborer un article supplémentaire qui apporterait plus de précisions à ce sujet et qui constituerait un rappel utile aux exploitants quant aux obligations susceptibles de s'appliquer dans ce cadre.

Par ailleurs, **le Conseil** observe également un manque de clarté pour les investisseurs actuels et futurs, ainsi que d'autres acteurs concernés. Il suggère que le projet d'arrêté précise clairement toutes les

obligations applicables selon l'élément déclencheur et en apportant plus de précisions en fonction du type de parking :

- Les parkings privés ou publics ;
- Les parkings nouveaux ou existants (demande de permis d'environnement ou demande de renouvellement du permis) ;
- Les espaces dont le parking est la fonction essentielle ou secondaire.

En ce qui concerne le parage des vélos, **le Conseil** souhaite attirer l'attention du Gouvernement sur l'importance d'également prévoir des bornes de rechargement pour les vélos électriques.

Enfin, de manière générale, **le Conseil** suggère qu'une attention soit accordée à :

- L'accessibilité piétonne depuis l'espace public, sans se restreindre aux questions de sécurité et d'interactions entre les véhicules ;
- Les dispositifs de sécurisation des personnes et leur intégration dans l'espace public ou l'architecture ;
- Les matériaux de construction.

Le Conseil se réjouit de constater qu'une attention particulière soit accordée au développement de l'installation de bornes de recharge électrique en Région de Bruxelles-Capitale. Il rappelle toutefois au Gouvernement que d'autres types de motorisation moins polluants sont également disponibles, comme ceux fonctionnant à l'hydrogène, au CNG, ... Il est à noter que chaque type de motorisation implique des conditions de sécurité différentes (par exemple, pour les professions qui emploient des véhicules utilitaires ou encore concernant le dégagement d'hydrogène dans les bâtiments fermés) dont il faut tenir compte lorsqu'on conçoit l'évolution du parc automobile. Il faut également tenir compte du fait que les capacités utilitaires des véhicules professionnels peuvent changer selon le type de motorisation, notamment les capacités de charge de certains types de véhicules électriques qui sont actuellement insuffisantes.

Le Conseil estime donc que l'électromobilité n'est pas une solution de mobilité globale (notamment d'un point de vue environnemental), et qu'il n'est pas avisé d'inciter une transition vers un quelconque type de véhicule sans qu'il ne soit possible de réaliser un bilan global des émissions de ceux-ci, qu'ils soient électriques ou autres. Il faudrait prendre en considération l'impact des éléments suivants : les émissions nécessaires à l'extraction des composants des batteries électriques ; la gestion du cycle de vie, tant du véhicule que des batteries ; ou encore les choix en matière de sources énergétiques générant l'électricité nécessaires à l'utilisation de ce type de véhicules. De manière générale, l'arrêté doit éviter de verrouiller les possibilités ou promouvoir une généralisation de l'électrique car celle-ci est non souhaitable. De plus, les effets secondaires et sur le long terme des différentes technologies sont actuellement trop peu documentés.

Au-delà du débat des différentes technologies, **le Conseil** insiste pour que le développement de ce type d'alternatives aux moteurs thermiques se fasse dans une optique d'une meilleure adéquation de la possession automobile et, autant que faire se peut, dans une optique de mobilité partagée. Car si ces nouvelles alternatives peuvent avoir des effets bénéfiques sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) et surtout de particules fines, elles ne changent rien aux problèmes de congestion, de place accordée à la voiture en ville, de sécurité routière ou de séparation des flux. En reprenant une considération générale mentionnée ci-dessus, il faut néanmoins veiller à ce que l'accès en rue, l'usage,

l'utilisation et la possession d'automobiles restent ouvertes aux professions et entreprises qui en dépendent de façon essentielle pour leurs activités.

De plus, **le Conseil** souhaite souligner que, dans l'objectif d'améliorer le parc automobile, l'arrêté doit tenir compte de l'existant, dont le PACE, le PNEC, le COBRACE en révision et autres réglementations (PRDD, PRPS et Good Move en particulier).

Dans le même ordre d'idée, il paraît intéressant que l'arrêté envisage la réversibilité de certains espaces de parkings (ex : ceux de plain-pied ou en élévation). Si la Région atteint ses objectifs, les parkings doivent pouvoir devenir autre chose (zones de stockage, caves, ateliers, parcs, ...).

2. Considérations particulières

Chapitre 1^{er} – Champ d'application et Définitions

Section 1.1 – Champ d'application

Article 1^{er}

Le Conseil s'interroge sur la raison de ne pas inclure les parkings automatisés dans ce projet d'arrêté. Si ce type de parkings n'existe pas encore à Bruxelles, il pourrait être envisagé d'étudier la possibilité d'installer ce genre d'infrastructure dans la Région et d'en évaluer les impacts environnemental et urbanistique.

Section 1.2 – Définitions

Article 2

En ce qui concerne la définition du parking couvert, **le Conseil** estime qu'il convient d'avoir une distinction entre parking sous-terrain et parking aérien couvert. Ceci peut avoir son importance dans les articles concernant l'accessibilité des voitures LPG (cfr article 32), la ventilation, ...

Concernant la définition du parking à rotation rapide, **le Conseil** constate que presque aucun parking ne répond à une telle rotation (= 2 déplacements par emplacement par 4h, soit 12 déplacements par emplacement par 24h). Il s'interroge dès lors sur la validité et l'utilité des articles reprenant cette notion de rotation rapide et se demande si ce chiffre ne doit pas être revu à la baisse afin que les articles concernés aient un sens.

Chapitre 2 – Conditions générales d'exploitation relatives aux parkings couverts et non-couverts

Section 2.1 – Utilisation, aménagement et signalisation

Articles 3 à 11

Concernant les articles 8 et 9, **le Conseil** estime que si le permis d'environnement peut imposer la création d'une zone d'attente pour un nouveau parking, l'adaptation risque fort d'être impossible pour un parking existant dont le permis d'environnement est renouvelé. **Le Conseil** recommande que l'article 8 stipule que ceci n'est pas forcément imposé pour les parkings existants.

Section 2.3 – Zone de recharge pour véhicules électriques

Articles 16 à 21

De manière générale, **le Conseil** comprend les raisons qui poussent le Gouvernement à privilégier les points de recharge hors voirie, mais il attire l'attention sur le fait que cette logique pose problème à deux égards :

- Le fait d'encourager l'installation de bornes de recharge dans les parkings où les voitures sont stationnées majoritairement la nuit, comme les parkings d'habitations ou d'immeubles à appartements, implique que ces bornes ne pourront pas être alimentées par une installation photovoltaïque installée sur le toit du bâtiment auquel est lié le parking. Dans ce contexte, on ne pourra pas bénéficier des gains potentiels d'un couplage installation photovoltaïque avec les bornes de recharge, en termes d'équilibre pour le réseau et surtout financiers (puisque cette électricité est gratuite).
- En outre, arguer du fait que l'électricité est moins chère la nuit est certes valable aujourd'hui, mais cela ne sera peut-être plus le cas dans les années à venir, étant donné que la logique bi-horaire actuelle est en totale contradiction avec un besoin qui va prendre de l'ampleur dans les années à venir avec l'augmentation de la production d'électricité solaire à Bruxelles, à savoir : encourager la consommation d'électricité au moment où celle-ci est produite (c'est-à-dire la journée et pas la nuit). Le fait de privilégier les bornes de recharge hors voirie pose aussi question en termes d'accessibilité à ces bornes : comment vont faire les automobilistes (bruxellois ou navetteurs) qui n'auront pas accès à un parking hors voiries ? **Le Conseil** souhaite attirer l'attention du Gouvernement sur le fait que cette volonté d'installer au maximum les bornes de recharge en dehors de la voirie ne doit pas engendrer de conséquences négatives sur l'accessibilité à un point de recharge des automobilistes qui n'auraient pas, pour une raison ou une autre, accès à ces bornes situées hors voirie.

Le Conseil estime que l'un des éléments qui doit être pris en compte par le Gouvernement pour déterminer le nombre minimal de bornes de recharge pour tous parkings comprenant plus de 10 emplacements est d'analyser si ce nombre minimal de bornes permettra de contribuer suffisamment à l'objectif global du nombre de bornes devant être installées sur l'ensemble du territoire bruxellois.

Concernant l'article 16, **le Conseil** constate un manque de précisions par rapport à la notion de « cabine électrique » et ses fonctionnalités. Il se pose dès lors plusieurs questions :

- La cabine électrique prévue afin de réaliser le raccord des points de recharge au réseau électrique doit-elle être séparée du parking ?
- La cabine est-elle destinée à contenir un ou plusieurs tableaux électriques simples ou s'agit-il d'une cabine de haute tension pour raccorder tous les postes de recharge prévus à l'avenir ?

En ce qui concerne les articles 19 et 20, **le Conseil** constate que cet arrêté (dont l'entrée en vigueur est prévue le 10/03/21) ne prévoit qu'une seule borne obligatoire lorsqu'un parking neuf ou faisant l'objet d'une rénovation importante comprend plus de dix emplacements. Cependant, l'article 20 spécifie que le Gouvernement fixera, par arrêté et au plus tard le 31/12/21, « le ratio de points de recharge pour tous les parkings qui comportent plus de dix emplacements de stationnement ». **Le Conseil** s'interroge dès lors sur la manière dont ce ratio sera revu et sur son impact potentiel sur les permis existants.

Section 2.4 – Parking vélos

Articles 22 à 23

Concernant le §1 de l'article 22, **le Conseil** souhaite attirer l'attention sur l'importance de la cohérence entre les différents plans et stratégies à Bruxelles portant sur le stationnement. Il regrette que le projet d'arrêté ne vise pas à uniformiser les différentes réglementations du Règlement Régional d'Urbanisme qui concernent le nombre d'emplacements pour vélos à prévoir, en particulier pour les parkings existants (lorsque le permis d'environnement est prolongé) et pour la catégorie « Surfaces destinées aux activités artisanales, industrielles, logistiques...aux commerces...et aux établissements hôteliers ».

Le Conseil plaide également pour de plus grandes ambitions par rapport au nombre d'emplacements pour vélos requis. Comme constaté pendant la crise du Covid-19, il est évident que le nombre de cyclistes peut augmenter de façon très importante en peu de temps.

Dans les cas d'appartements, **le Conseil** estime qu'il faudrait prévoir au minimum un emplacement pour vélo par personne, et donc un emplacement par chambre individuelle et deux emplacements par chambre double. Il est également important de prévoir un certain nombre d'emplacements pour les vélos des visiteurs des appartements (couverts ou en plein air).

En ce qui concerne l'alinéa 2 de l'article 23, à l'instar de la profondeur minimale des ascenseurs et de la surface minimale des zones de stationnement des vélos, **le Conseil** estime opportun de mieux définir la déclivité maximum qu'une pente douce pourrait atteindre, et ce au moyen d'un indicateur en pourcent.

Concernant le §8 de l'article 23, **le Conseil** estime qu'il est nécessaire de prévoir des spécifications supplémentaires pour l'accessibilité aux parkings vélos ainsi que pour la sécurisation des vélos, et plus particulièrement pour le choix du matériel du support (son poids, sa densité, ...).

Plus globalement, en mettant les articles 22 et 23 en parallèle, **le Conseil** constate une incohérence :

- Au §1 de l'article 22, pour les parkings existants, une évaluation entre offre et demande doit être réalisée par l'exploitant à chaque prolongation de permis ;
- Mais au §3 de l'article 22, « le permis d'environnement peut fixer un nombre minimum d'emplacements » ;
- Et au §4 de l'article 23, le permis d'environnement peut fixer des modalités d'aménagement supplémentaires.

In fine, si l'exploitant évalue une nécessité et une demande moindre, le permis d'environnement peut décider unilatéralement le contraire. **Le Conseil** d'interroge donc sur la nécessité d'une évaluation par l'exploitant.

Chapitre 3 – Conditions d'exploitation spécifiques aux parkings non-couverts

Articles 24 à 26

Concernant l'article 26, **le Conseil** encourage l'utilisation maximale des sources d'énergie vertes et locales pour l'équipement électrique des parkings, comme l'éclairage.

En ce qui concerne les conditions d'exploitation des parkings couverts, **le Conseil** estime que l'arrêté pourrait favoriser l'usage du télé-jalonnement pour maximiser l'exploitation et limiter les circulations inutiles.

Chapitre 4 – Conditions d'exploitation spécifiques aux parkings couverts

Section 4.2 – Sécurité

Articles 32 à 38

Concernant l'article 32, **le Conseil** estime qu'il y a lieu de préciser si cet article ne concerne que les parkings sous-terrain ou également les parkings aériens ayant des ouvertures vers l'air libre (cfr article 2).

En ce qui concerne le point n°1 de l'article 35, **le Conseil** souhaiterait avoir plus de précision sur l'application de cet article pour les parkings existants, voire plus anciens, qui ne disposent que d'une seule sortie de secours, voire aucune. Il s'interroge dès lors sur le déroulement du renouvellement de permis dans ce cas, ainsi que sur la définition de « parking existant ».

Concernant le point n°6 de l'article 35, **le Conseil** souhaiterait plus de précision sur la notion d'« entrée ». S'agit-il des entrées piétons, des entrées voitures ou des deux ? **Le Conseil** recommande dès lors de spécifier « aux entrées nécessaires en accord avec le SIAMU » étant donné que ce sont les pompiers qui imposent, in fine, où se trouvent les plans.

Section 4.4 – Normes de qualité de l'air

Article 40

Le Conseil rappelle qu'il a toujours été question de mesurer la concentration en monoxyde de carbone (CO) avec trois niveaux d'action (50ppm, 90ppm, 120ppm).

Dans le projet de cet arrêté datant de 2018 était introduit le contrôle de la concentration de dioxyde d'azote (NO²) avec des normes à mesurer.

Or, dans l'article 43 de la version datant de 2020 sont décrites les caractéristiques des installations de mesure pour le CO et le NO². Il y est, de plus, introduit le contrôle de la concentration en benzène (5µg/m³ en moyenne sur 12 heures).

Le Conseil se demande dès lors pour quelle raison une nouvelle règle a été énoncée et s'interroge également sur la manière de la mesurer. Il constate, en effet, qu'aucune information à ce sujet ne figure dans l'article 43, ou tout autre article.

Plus spécifiquement, concernant les rejets, **le Conseil** se demande s'il ne serait pas possible d'imaginer l'obligation de mise en place d'un système de filtration de l'air avant rejet vers l'extérieur, selon la quantité de rejet, les qualités techniques, ...

Par ailleurs, **le Conseil** attire l'attention du Gouvernement sur le fait qu'il faudrait également poser la question de balance entre l'apport de ces dispositifs et leurs coûts énergétiques propres.

Section 4.5 – Ventilation

Sous-section 4.5.1 – Ventilation mécanique

Articles 41 à 47

Concernant le § 2 de l'article 42, **le Conseil** constate que l'asservissement à un système de détection NO² est quelque chose de nouveau et que beaucoup de parkings n'en sont pas équipés. Il rappelle également la définition de « parking à rotation rapide ». **Le Conseil** craint que l'arrêté ne soit pas conscient de ce fait, ce qui présente un risque de conflit d'appréciation par la suite.

En ce qui concerne le § 3 de l'article 42, **le Conseil** se demande si les permis des parkings existants qui sont encore valables pour plus de 10 ans feront l'objet d'une adaptation quelconque.

De plus, **le Conseil** s'interroge sur la raison pour laquelle l'arrêté ne prend en compte que la détection de CO et NO₂. En Allemagne et en Suisse, les questions de particules fines (au-delà du *black carbon* émis par les véhicules Diesel) réapparaissent tant pour les véhicules essence (même EUR6d) que pour les zéro émission et pointent les freins et les pneus.

Concernant le § 1 de l'article 43, **le Conseil** estime que la mise en application de la mesure du taux de CO et du NO₂ en continu n'est techniquement pas réalisable. Il propose donc de redéfinir leur mise en application par laps de temps (minutes, quart d'heure, ...).

Enfin, concernant le § 1 de l'article 47, **le Conseil** estime la notion de « un ou plusieurs compteurs spécifiques » trop vague. S'agit-il d'un compteur pour chaque ventilateur, par étage, par section de parking, ... ?

3. Considérations de forme

En ce qui concerne l'article 23, §5, **le Conseil** souhaite attirer l'attention sur une correction de la traduction néerlandaise. Puisque la version française indique deux m² par vélo, il suggère que la version néerlandaise indique également « 2 m² parkeerruimte per fiets » et non « 2 m² fietsparkeerruimte ».

La traduction de l'article 23, § 9. 3° ne correspond pas.

*
* *
*